

Fahrbericht BMW i8: Leuchtendes Vorbild zart gedimmt

Von Axel F. Busse

393 Neuzulassungen registrierte das Kraftfahrt-Bundesamt im vergangenen Jahr vom BMW i8. Nur jedes vierte Fahrzeug davon wurde privat gekauft, ein Teil dürfte auf Händler entfallen, ein anderer auf den Hersteller selbst, der ein Interesse daran hat, das Auto auf der Straße zu sehen. Ist der Hybrid-Sportler den Deutschen zu fortschrittlich? Aktuell kostet der BMW i8 laut Liste 130 000 Euro. Gemessen an dem einzigartigen Konzept, der kostspieligen Karbon-Bauweise und dem technisch aufwändigen Hybrid-System fast ein Schnäppchen. Exklusivität, hinreißendes Design, schwingenartige Flügeltüren und - verglichen mit den möglichen Fahrleistungen - außergewöhnliche Effizienz gibt es praktisch gratis dazu. Woran liegt es also, dass andere Sportwagen in diesen PS- und Preisregionen ohne Mühe vierstellige Verkaufszahlen erreichen, der i8 aber nicht?

So richtig daran geglaubt hat niemand, als BMW ankündigte, aus dem 2009 gezeigten Concept-Car „Vision Efficient Dynamics“ würde binnen 38 Monaten ein Serienfahrzeug. Nicht nur das trat ein, sondern es wurde auch noch mit erstaunlich geringen Veränderungen realisiert. Die wichtigsten Fakten der Technik lauten: E-Motor auf der Vorderachse, Drei-Zylinder-Benziner hinter der Passagierkabine, Lithiumionen-Akku zum rein elektrischen Fahren und Aufladen an der Steckdose. Nimmt man den mit Range Extender ausgestatteten BMW i3 zum Vergleich, ist die Anordnung der wichtigsten Bauteile praktisch identisch.

Spektakulär sieht es aus, wenn die Flügeltüren des i8 hoch schwingen. Die breiten Schweller der Karbonzelle verlangen, dass man sich einen anderen Bewegungsrhythmus zum Einsteigen angewöhnt als bei herkömmlichen Karosserien. Das verlangt Übung, ist aber schnell erlernt und man kann elegant in die Sitzschalen gleiten. Was die Insassen wahrnehmen, ist wahrscheinlich nicht weit von dem entfernt, was William Shatner alias Captain Kirk beim ersten Drehtag zu „Enterprise“ erlebt haben muss. Das Cockpit-Styling ist nicht weniger aufregend als die Außenhülle, elegante Schwünge und lichte

Abdeckungen, das Design der Anzeigen ändert sich je nach Fahrmodus (Blau für Comfort, Rot für Sport), und natürlich sind Lade- und Reichweitenanzeige im Blickfeld.

Gut, dass es vertraute Elemente gibt wie den Getriebe-Wählhebel und den Dreh-Drück-Steller für die iDrive-Bedienung. Das Navi markiert in grünen Linien den Radius, der mit der aktuellen Batterieladung erreicht werden kann. Die Sitzschalen sind äußerst bequem, gut zu justieren und seitenstabil genug, um den Insassen auch bei rasanter Fahrt ein sicheres Gefühl zu geben. Für ein Sportcoupé herrschen geradezu üppige Platzverhältnisse, was nicht zuletzt daher rührt, dass der Radstand des Wagens mit 2,80 Metern ungefähr so lang ist wie bei einem BMW X3. Der ist aber auf fünf Passagiere ausgelegt.

Die Reichweite des gesamten Energievorrats – im Tank befinden sich mindestens 30 Kraftstoff, bei kostenpflichtiger Bestellung des größeren Behälters 42 Liter – gibt BMW mit maximal 600 Kilometern an. Das dürfte für die Fahrt zur nächstgelegenen Küste oder Bergregion reichen. Was nicht reicht, will man länger als zwei Tage bleiben, ist der Kofferraum. Das 154-Liter-Fach ist schmal und man muss die Taschen fast einen Meter hoch hieven, um sie darin zu versenken. Da kann man sich allenfalls damit trösten, dass ein Audi R8 noch weniger Gepäckraum bietet.

Von zartem Pfeifen untermalt, rollt der i8 los, der Elektromotor schiebt mit 250 Newtonmetern ab der ersten Umdrehung an. BMW hat dem E-Motor ein Zwei-Gang-Getriebe spendiert, damit vom Anfahren bis zur elektrisch möglichen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h gleichmäßiger Zug sichergestellt werden kann. Hat der Fahrer keinen anderen Modus vorgewählt, schaltet sich der 170 kW / 231 PS starke Verbrenner bei 65 km/h automatisch zu. Seine Kraft verarbeitet die Sechs-Gang-Automatik. Der Wechsel zwischen elektrischem und kombiniertem Modus erfolgt fast unmerklich, lediglich bei starker Lastanforderung gibt der Dreizylinder seine akustische Visitenkarte ab. Und die ist trotz des geringen Hubraums mit fetten Lettern bedruckt. Da stört es nicht, dass künstlich nachgeholfen wurde, denn ein Sportwagen ohne Sound ist wie ein Haifisch ohne Zähne.

Der kleine Motor im Heck brummelt grimmig, die Summe aus 320 konventionell und 250 elektrisch erzeugten Newtonmetern drückt die (mit Insassen) rund 1,6 Tonnen schwere Fuhre in die Spur. Die Lenkung reagiert mit BMW-konformer Präzision, das etwas hölzern wirkende Dämpfungsgeschehen ist der sportlichen Attitüde nicht abträglich. Dank ausgefeilter Aerodynamik ($c_w=0,26$) machen sich Windgeräusche erst ab etwa 160 km/h wirklich bemerkbar.

Nun wird im Sportwagen-Segment jedoch mit anderer Währung gezahlt, als zum Beispiel im Umfeld des braven i3. Sie heißt „Performance“ und will ein optisch rassiger Zweisitzer dort mithalten, braucht es Biss und Ausdauer. Erschwerend kommt hinzu, dass BMW selbst den Wagen zum Öko-Sportler erklärt hat, Genuss ohne Reue also, ein dynamisches Ausnahme-Talent mit grünem Anstrich. Eine elektrische Reichweite von 30 Kilometern und 266 kW / 362 PS Systemleistung sollten dafür genügen. Aber der Technologieträger hat eben auch systembedingte Eigenheiten, die wohl nicht alle Sportwagen-Fans überzeugen. Im Grunde braucht der i8 einen stets vollen Akku. Das Beschleunigungsvermögen von 4,4 Sekunden auf 100 km/h gleich ein paar Mal hintereinander zu testen, kostet enorm Strom. Ohne ist der i8 wie ein Sprinter nach einem 5000-Meter-Lauf. Er hat zwar noch Kraft, für eine Medaille reicht es aber nicht mehr.

Leider ist die Lade-Infrastruktur in deutschen Landen nicht so beschaffen, dass sie die Freude am schadstofffreien Autofahren fördert. Mit der richtigen Steckdose in der Nähe, könnte man bequem zum Sightseeing rollen, noch einen Kaffee trinken und nach zwei Stunden mit einem zu 80 Prozent gefüllten Akku die elektrische Fahrt fortsetzen. Das Navigationsgerät will helfen, denn Ladestationen sind dort hinterlegt. Nur hat die Landkarte noch zu viele weiße Flecken und das, was sich beim Computer als USB-Stecker durchgesetzt hat, gibt es für Elektrofahrzeuge auch noch nicht.

So wird denn trotz guter Vorsätze Superbenzin verfeuert, immerhin zweigt der Dreizylinder noch ein wenig Leistung ab, um den Akku während der Fahrt zu laden. Die 2,1 Liter pro 100 Kilometer aus dem Prospekt sind so im Nu ins Reich der Fabel entschwunden. Die 7,6 Liter, die der Bordcomputer am Ende der Testfahrt auswarf, sind dennoch ein respektables Ergebnis, denn unter den konventionell angetriebenen Coupés der 360-PS-Klasse dürfte man wohl keines finden, das bei gleichen Fahranforderungen auf diesen Wert gekommen wäre. Mit einem errechneten Stromverbrauch von 13,2 kWh je 100 Kilometer lag der Testwagen 1,3 Kilowattstunden über der Herstellerangabe und damit auf dem Niveau, was BMW für seinen i3 angibt.

Fazit: Der BMW i8 ist ein faszinierendes Coupé und ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg, die Ansprüche sportlichen Autofahrens mit denen der Umweltverträglichkeit zu versöhnen. Dass er es nicht in allen Disziplinen mit den konventionell angetriebenen Vertretern seiner Leistungsklasse aufnehmen kann, hat seinen Grund unter anderem darin, dass die Konkurrenz einige Jahrzehnte länger Zeit hatte, ihre Produkte zu optimieren. Als leuchtendes Vorbild für kommende Generationen hochdynamischer und hocheffizienter Sportwagen taugt er allemal. (ampnet/afb)

Daten BMW i8

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,94 x 1,29

Radstand (m): 2,80

V-Motor: 3-Zylinder-Ottomotor, Turbo, 1499 ccm

Leistung: 170 kW / 231 PS

Drehmoment: 320 Nm bei 3700 U/min

E-Motor: Synchron-Elektromotor mit Generatorfunktion

Leistung: 125 kW / 170 PS bei 5500 - 6200 U/min

Drehmoment: 250 Nm

Rekuperationsleistung: max 60kW

Kapazität Hochvoltspeicher: 5,2 kWh

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,4 Sek.

Benzinverbrauch EU-Norm / Test: 2,1 / 7,6 Liter

Stromverbrauch Herstellerangabe / Test: 11,9 / 13,2 kWh/100 km

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 0 g/km

Leergewicht / Zuladung: 1485 kg / 370 kg

Kofferraumvolumen: 154 Liter

Wendekreis: 12,3 m

Räder / Reifen, v/h: 7J x 20 / 195/50 R 20 / 7,5J 215/45 R 20

Luftwiderstandsbeiwert: 0,26

Grundpreis: 130 000 Euro

Bilder zum Artikel



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.



BMW i8.
